

Bruxelles, 1. veljače 2017.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
2017/0015 (COD)

5671/17
ADD 2

TRANS 28
CODEC 107
MI 91
EDUC 32

POP RATNA BILJEŠKA

Od: Glavni tajnik Europske komisije,
potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor

Datum primitka: 1. veljače 2017.

Za: g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije

Br. dok. Kom.: SWD(2017) 26 final

Predmet: RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE SAŽETAK PROCJENE UČINKA
Priložen dokumentu Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o
izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom
osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili
putnika i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument SWD(2017) 26 final.

Priloženo: SWD(2017) 26 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 1.2.2017.
SWD(2017) 26 final

RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE

SAŽETAK PROCJENE UČINKA

Priložen dokumentu

Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća

o izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama

{COM(2017) 47 final}

{SWD(2017) 27 final}

Sažetak
Procjena učinka Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama
A. Potreba za djelovanjem
U čemu je problem?
Glavni problemi: <ol style="list-style-type: none"> 1) poteškoće s uzajamnim priznavanjem osposobljavanja 2) sadržaj osposobljavanja nije u potpunosti relevantan za potrebe vozača 3) poteškoće i pravne nesigurnosti u tumačenju iznimki 4) neusklađenost zahtjeva koji se odnose na najnižu starosnu dob između Direktive o početnoj kvalifikaciji i periodičnom osposobljavanju vozača (Direktiva) i Direktive o vozačkim dozvolama (DLD).
Što se nastoji postići ovom inicijativom?
Opći cilj: doprinos sigurnosti u prometu na cesti i slobodnom kretanju profesionalnih vozača Posebni ciljevi: <ol style="list-style-type: none"> 1) pojednostavljene administrativne prakse za uzajamno priznavanje u državama članicama 2) sadržaj osposobljavanja koji će obuhvaćati informacijsko-komunikacijsku tehnologiju, sigurnost u prometu na cesti i učinkovitu potrošnju goriva 3) poboljšanje pravne jasnoće i usklađenosti s drugim zakonodavstvom Europske unije.
Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a?
Učinkovita rješenja za transnacionalne probleme, unaprijeđeni sustavi osposobljavanja, jednaki uvjeti za prijevoznike u cestovnom prometu u smislu standarda sigurnosti u prometu na cesti.
B. Rješenja
Koje su se zakonodavne i nezakonodavne opcije politika razmatrale? Daje li se prednost određenoj opciji? Zašto?
Zakonodavne opcije politike SO1: <ol style="list-style-type: none"> a) obvezno priznavanje SSO-ova (svjedodžbi o stručnoj osposobljenosti) između država članica; b) zahtjev za izdavanjem vozačkih kartica o kvalifikacijama (DQC) ako oznaku 95 nije moguće navesti na vozačkoj dozvoli; c) proširenje informacijskog sustava za vozačke dozvole (RESPER) tako da obuhvaća osposobljavanje za SSO. Alternativne mjere koje se odnose na vozače iz zemalja koje nisu članice Europske unije: <ol style="list-style-type: none"> 1) priznavanje potvrda vozača, čak i ako nije naznačena oznaka 95 ili 2) unos oznake 95 u potvrdu vozača. U pogledu SO2 i SO3: <p>unaprjeđenje relevantnosti osposobljavanja, uz jasno isticanje mogućnosti primjene e-učenja i kombiniranog osposobljavanja</p> <p>pojašnjavanje opsega iznimki</p> <p>usklađivanje zahtjeva za najnižu starosnu dob s Direktivom o vozačkim dozvolama.</p> <p><u>Opcija kojoj se daje prednost:</u> SO1 (b) plus alternativna mjera (1).</p>
Tko podržava koju opciju?
Dionici su u načelu podržali sve opcije politike. Međunarodna unija za cestovni prijevoz (IRU) podržala je inicijativu za unaprjeđenje trenutačnog sustava osposobljavanja i prilagodbu sustava trenutačnim potrebama. Države članice bile su zabrinute da bi izdavanje vozačkih kartica o kvalifikacijama moglo predstavljati opterećenje

C. Učinci opcije kojoj se daje prednost
Koje su prednosti opcije kojoj se daje prednost (ako ih ima, navesti samo glavne)?
Rješavanje pitanja koja se odnose na uzajamno priznavanje i uštede troškova u iznosu od 2,30 milijuna eura za poduzeća i 6,7 milijuna eura za vozače (2018. – 2030.) Unapređenje učinkovitosti sustavi osposobljavanja Poboljšana jasnoća i usklađenost Direktive s drugim relevantnim pravnim aktima Europske unije
Koliki su troškovi opcije kojoj se daje prednost (ako ih ima, navesti samo glavne)?
Procijenjeni troškovi (2018. – 2030.): regulatorni troškovi: 6,3 milijuna eura tranzicijski troškovi (tijekom četiri godine) za promjene sadržaja osposobljavanja: do 14,1 milijuna eura
Kako će to utjecati na poduzeća, MSP-ove i mikropoduzeća?
Očekuje se da će srednja i mala poduzeća koja obavljaju prijevoz imati koristi od veće ponude radne snage i smanjenih troškova Mogući troškovi uslijed revizije sadržaja osposobljavanja koji ne bi trebali prelaziti 5 %
Hoće li to bitno utjecati na nacionalne proračune i uprave?
Ne, osim regulatornih troškova
Hoće li biti drugih bitnih učinaka?
Ne
D. Daljnje mjere
Kad će se politika preispitati?
Komisija će pratiti posljedice nove politike u suradnji s državama članicama i relevantnim dionicima.